



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं- 275]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 21, 2013/आश्विन 29, 1935

No. 275]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 21, 2013/ASVINA 29, 1935

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 अक्टूबर, 2013

सं. टीएमपी/43/2013-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013, जो अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध दिनांक 30 सितम्बर, 2013 द्वारा अधिसूचित किए गए थे, के अनुसरण में पीपीपी के अधीन कांडला पत्तन न्यास में तूना-टेकरा में मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/43/2013-केपीटी

कांडला पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) टी.एस. बालासुब्रह्मण्यम्, सदस्य (वित्त)
- (ii) सी.बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(अक्टूबर, 2013 के 4थें दिन पारित)

पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 31 जुलाई, 2013 के कवर के अंतर्गत, 31 जुलाई, 2013 को महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 'महापत्तन न्यासों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013' जारी किए हैं। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमओएस द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों के अनुपालन में, उक्त दिशानिर्देश राजपत्र सं. 214 द्वारा 8 अगस्त, 2013 को भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. टीएमपी/18/2013-विविध द्वारा अधिसूचित किए गए थे।

2. इस परिप्रेक्ष्य में, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) ने अपने पत्र दिनांक 2 सितम्बर, 2013 के कवर के अंतर्गत महापत्तनों में पत्तन परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013 के अधीन केपीटी की कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव जमा किया था।

3.1. केपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव में उल्लिखित मुख्य बिन्दुओं को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). पत्तन ने एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन एमओएस द्वारा टीएमपी को 31 जुलाई, 2013 को जारी किए गए "महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2013" के आधार पर अपनी मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए "संदर्भ प्रशुल्क" और "कार्यनिष्पादन मानकों" के लिए अनुमोदन की मांग करते हुए प्रशुल्क प्रस्ताव जमा किया है।

- (ii) चूंकि प्रस्तावित परियोजना "पीपीपी माडल के अधीन बीओटी आधार पर तूना टेकरा, कांडला पत्तन में मेगा कंटेनर टर्मिनल स्थापित करना" के लिए आरएफपी महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु नए दिशानिर्देश, 2013 ("नए दिशानिर्देश") के जारी होने की तारीख के बाद जारी किया जाएगा, इसलिए प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रशुल्क व्यवस्था 31 जुलाई, 2013 से प्रभावी किए जाने वाले प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दाखिल की गई है। प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित "संदर्भ प्रशुल्क" और प्रस्तावित "कार्यनिष्पादन मानक" शामिल किए गए हैं।
- (iii). 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, संदर्भ प्रशुल्क 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए निर्धारित किया गया उच्चतम प्रशुल्क होगा। तथापि, कांडला पत्तन न्यास ने 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन अपने पत्तन में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अनुमोदित कोई अपक्रंट प्रशुल्क आदेश प्राप्त नहीं किया था। नए दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि "यदि 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन महापत्तन न्यास विशेष में किसी घटक विशेष के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया हो तो टीएमपी निकटतम महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए उपलब्ध 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन उच्चतम प्रशुल्क अधिसूचित करेगा"।
- (iv) इसलिए, प्रस्तावित परियोजना, संदर्भ प्रशुल्क जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के कंटेनर टर्मिनल के लिए आदेश सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2009 द्वारा, जो 12 मार्च, 2009 को 2008 के राजपत्र सं. 34 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था, 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन टीएमपी द्वारा अनुमोदित अपक्रंट प्रशुल्क पर विचार करते हुए प्रस्तावित किया गया है। अधिसूचना में यथा अनुमोदित प्रशुल्क इस शर्त के अधीन था कि 2013 के दिशानिर्देशों के अनुसार कार्यनिष्पादन मानकों के साथ सूचकांकन का प्रस्ताव किया जाएगा।
- (v) तदनुसार, उपर्युक्त अधिसूचना में अनुमोदित प्रशुल्क में 1 जनवरी, 2009 को आधार डब्ल्यूपीआई के साथ अनुमोदित प्रशुल्क के लिए जनवरी 2013 तक टीएमपी द्वारा अनुमोदित वार्षिक वृद्धि 19.27 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। यह 2013 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट किए गए प्रावधान के अनुसार है। प्रस्तावित परियोजना के लिए प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क संलग्न किया गया है।
- (vi) कार्यनिष्पादन मानक विभिन्न स्रोतों जैसे पत्तन क्षेत्र के लिए एमसीए (मॉडल रियायत करार), 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक, और जेएनपीटी के अपक्रंट प्रशुल्क आदेश में सुविचारित प्रतिमानकों से उल्लिखित किया जा सकता है जिनसे संदर्भ प्रशुल्क परियोजना के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। इन स्रोतों के अनुसार प्रतिमानक/कार्यनिष्पादन मानक तीन पैरामीटरों अर्थात् प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए सकल बर्थ आउटपुट, कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय और घुमाव समय के संबंध में नीचे दिए गए हैं।

क्र. सं.	मूल्यांकन	2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक	(संकेतात्मक) पत्तन क्षेत्र के लिए माडल रियायत करार के अनुसार कार्यनिष्पादन मानक	जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी दिनांक 25 फरवरी, 2009 में सुविचारित प्रतिमानक
1.	सकल बर्थ आउटपुट			
	विदेशी पोत	पोतों के प्रकार को निर्दिष्ट किए बिना 25 फेरे/क्रेन/घंटा	25 फेरे/क्रेन/घंटा	पोतों के प्रकार को निर्दिष्ट किए बिना 25 फेरे/क्रेन/घंटा
	तटीय पोत		17 फेरे/क्रेन/घंटा	
2.	कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय			
	आयात	2 दिन	5 दिन	2 दिन
	निर्यात	4 दिन	3 दिन	4 दिन
3.	प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय			
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	निर्धारित नहीं किया गया है	2 घंटे	--
	कंटेनर के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	निर्धारित नहीं किया गया है	2 घंटे	--
	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (एकल प्रचालन)	निर्धारित नहीं किया गया है	2 घंटे	--
	आईसीडी कंटेनर के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	निर्धारित नहीं किया गया है	2 घंटे	--

- (vii) केपीटी ने घुमाव समय पैरामीटर को छोड़कर जेएनपीटी में कंटेनर प्रहस्तन के लिए अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क अधिसूचना में सुविचारित कार्यनिष्पादन प्रतिमानकों के आधार पर कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय हेतु कार्यनिष्पादन मानक पत्तन क्षेत्र में मॉडल रियायत करार में निर्दिष्ट कार्यनिष्पादन मानकों के अनुसार प्रस्तावित किया गया है क्योंकि ऐसे कार्यनिष्पादन मानकों के लिए केवल यही उपलब्ध स्रोत है। केपीटी ने यह भी कहा है कि परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं के कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन मॉडल रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार किया जाएगा।

3.2. केपीटी ने अपनी मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क प्रस्ताव अनुमोदित करने का अनुरोध किया है।

4. केपीटी प्रस्ताव दिनांक 2 सितम्बर 2013 की जांच करने पर, प्रस्ताव में कुछ अन्तर देखे गए थे। केपीटी को तदनुसार सूचित किया गया था और प्रस्ताव दिनांक 2 सितम्बर 2013 हमारे पत्र सं. टीएएमपी/26/2013-केपीटी दिनांक 6 सितम्बर 2013 द्वारा केपीटी को वापिस भेज दिया गया था। केपीटी से अपनी मेगा कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु संशोधित सम्पूर्ण प्रस्ताव दाखिल करने का भी अनुरोध किया गया था।

5. इसी बीच, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. पीआर-14019/16/2012-पीजी दिनांक 9 सितम्बर 2013 द्वारा महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन नीति निदेश के रूप में महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013 जारी कर दिए थे। ये संशोधित दिशानिर्देश 9 सितम्बर 2013 से लागू किए गए हैं।

6.1. केपीटी ने अपने पत्र सं. ईजी-डीएस/डब्ल्यूके/4870/टैरिफ(पीटी-1)/536 दिनांक 2 सितम्बर 2013 के कवर के अंतर्गत हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों को संबोधित किया था और संशोधित प्रस्ताव भी दाखिल किया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और केपीटी द्वारा प्रेषित किए गए जवाबों का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	टीएएमपी के प्रश्न	केपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
1.	केपीटी ने वर्ष 2009 (आदेश की अधिसूचना का वर्ष) को आधार वर्ष लेते हुए जेएनपीटी के कंटेनर टर्मिनल के लिए मार्च 2009 में अधिसूचित अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क पर 19.27 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू किया है। फरवरी 2009 के जेएनपीटी आदेश के पैरा 9.1 के अनुसार, थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक सूचकांकन लागू करने के लिए आधार वर्ष 1 जनवरी 2008 है। इसलिए, केपीटी से अनुरोध है कि 1 जनवरी 2008 को आधार वर्ष के रूप में लेते हुए (सभी महापत्तन न्यासों को हमारे पत्र सं. टीएएमपी/12/2009-विविध दिनांक 2 अप्रैल 2013 द्वारा हमारे संप्रेषण के अनुसार) 26.15 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करते हुए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क प्रेषित करें। यह जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के हाल ही के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।	निर्देशों का पालन किया गया है और 26.15 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करते हुए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची भेजी गई है।
2.	2013 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि संबद्ध पत्तन से प्राप्त प्रस्ताव में प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और महापत्तन न्यास द्वारा यथा प्रस्तावित "कार्यनिष्पादन मानक" भी शामिल किए जाने चाहिए। टीएएमपी को संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक दोनों अधिसूचित करने हैं। तथापि, यह देखा गया है कि केपीटी के प्रस्ताव में संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के साथ टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किए जाने वाले कार्यनिष्पादन मानक शामिल नहीं किए गए हैं। केपीटी से अनुरोध है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित की जाने वाली कार्यनिष्पादन प्रशुल्क हेतु अनुसूची भेजे।	कार्यनिष्पादन मानकों के लिए अनुसूची संलग्न की गई है।
3.	केपीटी ने अपने प्रस्ताव के पृष्ठ 6 में बताया है कि परियोजना सुविधाओं तथा सेवाओं का मूल्यांकन मॉडल रियायत करार (एमसीए) के प्रावधान के अनुसार किया जाएगा। 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6 में यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि टीएएमपी द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पत्तन की पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। इसके अलावा, खंड 2.10 के अनुसार, कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन रियायत करार में उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों के संदर्भ में होना चाहिए। केपीटी के प्रस्ताव में यह कहा गया है कि कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन एमसीए के प्रावधान के आधार पर किया जाएगा, यह 2013 के दिशानिर्देशों में प्रावधान के अनुसार नहीं है।	विषय परियोजना के लिए कार्यनिष्पादन मानक वाले प्रस्ताव के खंड 3.2 को संशोधित किया गया है। टीएएमपी द्वारा यथा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6 के अनुसार बोली दस्तावेजों में उल्लिखित किए जाएंगे। इसके अलावा, खंड 2.10 के अनुसार, कार्यनिष्पादन का मूल्यांकन रियायत करार में उल्लिखित कार्यनिष्पादन मानकों के संदर्भ में होगा।
4.	एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर स्थानांतरण के लिए विविध प्रभारों से संबंधित अनुसूची 3.3(घ) के अधीन प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क में, लेवी की इकाई 'दर प्रति हैच कवर' प्रस्तावित की गई है। जेएनपीटी आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 में अनुसूची 3.3(घ) में इस सेवा के लिए निर्धारित लेवी की इकाई 'दर प्रति टीईयू' है। चूंकि केपीटी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए जेएनपीटी अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क आदेश को अंगीकृत किया है इसलिए अनुरोध है कि जेएनपीटी आदेश में निर्धारण के अनुसार लेवी की इकाई संशोधित करें।	केपीटी ने लेवी की इकाई में जरूरी बदलाव किए हैं।

6.2. केपीटी ने अपनी प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची तथा कार्यनिष्पादन मानकों के साथ संशोधित प्रस्ताव भी जमा किया था।

6.3. केपीटी ने, अपने संशोधित प्रस्ताव में, पत्र दिनांक 6 सितम्बर 2013 में हमारी टिप्पणी के आलोक में संशोधन का अनुसरण किए जाने को छोड़कर अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव दिनांक 2 सितम्बर 2013 में अपने दिए गए निवेदन को दोहराया था। संशोधित प्रस्ताव के सापेक्ष पूर्ववर्ती प्रस्ताव में केपीटी द्वारा किए गए संशोधन नीचे दिए गए हैं:-

- (i) मूल प्रस्ताव में लागू किए गए 19.27 प्रतिशत के सूचकांकन कारक की बजाय जेएनपीटी प्रशुल्क अपफ्रंट आदेश दिनांक 25 फरवरी, 2009 में अनुमोदित प्रशुल्क सीमाओं पर 26.15 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू करना।
- (ii) (क) कार्यनिष्पादन मानकों के संबंध में, केपीटी ने निवेदन किया है कि 2003 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, कार्यनिष्पादन मानक प्रशुल्क प्रस्ताव में प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है। तथापि, दिशानिर्देशों में कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने के लिए कोई स्रोत/आधार निर्धारित नहीं किया गया है। इसलिए, केपीटी ने बताया है कि इसने 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रति मानकों के आधार पर कार्यनिष्पादन मानकों पर विचार किया है। केपीटी ने यह भी बताया है कि जेएनपीटी ने अपनी कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए 2013 के दिशानिर्देशों के अधीन संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचना के लिए उसी कार्यनिष्पादन मानकों पर भी विचार किया है।
- (ख) केपीटी ने यह भी बताया है कि प्राप्ति अथवा डिलीवरी प्रचालनों के लिए घुमाव समय हेतु कार्यनिष्पादन मानक, 2008 के टीएमपी दिशानिर्देशों में उल्लिखित नहीं किए गए हैं। पत्तन ने माडल रियायत करार के आधार पर इस पैरामीटर के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।
- (ग) केपीटी ने बताया है कि प्रस्ताव में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेजों में भी उल्लिखित किए जाएंगे।

7. इस प्राधिकरण ने 12 मार्च, 2009 को अधिसूचना सं. 34 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए महापत्तन न्यास में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 के आधार पर जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के विकास के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु एक आदेश सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी, दिनांक 25 फरवरी, 2009 पारित किया था। चूंकि कंटेनर टर्मिनल के लिए केपीटी में 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है, इसलिए केपीटी ने 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 का अनुसरण करते हुए जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क को अंगीकृत किया है। संशोधित प्रस्ताव में, केपीटी ने अपनी प्रस्तावित कंटेनर टर्मिनल परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए 26.15 प्रतिशत के सूचकांकन कारक को लागू किया है।

8.1. चूंकि एमओएस ने 2013 के संशोधित दिशानिर्देश जारी किए हैं और इसे 9 सितम्बर, 2013 से लागू किया है, इसलिए केपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव पर 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की गई है।

8.2. 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में शामिल किए गए विनिर्दिष्ट के संबंध में, निम्नलिखित बिन्दु प्रासंगिक हैं:—

- (i) 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट, केपीटी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क की अधिसूचना हेतु प्रस्ताव दाखिल किया है और प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक भेजे हैं।
- (ii) 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि संदर्भ प्रशुल्क, 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन संबद्ध महापत्तन न्यास में उस घटक विशेष के लिए निर्धारित की गई उच्चतम दर होगी। यदि उस महापत्तन न्यास में उस घटक के लिए कोई प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है अथवा यदि संबद्ध महापत्तन न्यास में घटक विशेष के लिए उच्चतम प्रशुल्क निर्धारित किया गया है तो संबद्ध महापत्तन न्यास टीएमपी को किसी अन्य महापत्तन न्यास में 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन निर्धारित किए गए किसी अन्य प्रशुल्क का प्रस्ताव भेज सकता है जो विस्तृत और पर्याप्त औचित्य देते हुए उस घटक के लिए पर्याप्त प्रतिनिधि है।
- (iii) जैसाकि केपीटी द्वारा सही बताया गया है कि केपीटी में कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं/सुविधाओं के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन कोई अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित नहीं किया गया है। 'महापत्तनों में परियोजनाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु संशोधित दिशानिर्देश, 2013' का खंड 2.2 महापत्तन न्यास को यह अनुमति देता है कि वह 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन किसी अन्य महापत्तन न्यास में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क अंगीकृत करे। केपीटी में प्रस्तावित मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए केपीटी ने संदर्भ प्रशुल्क का प्रस्ताव किए जाने के लिए आदेश सं. टीएमपी/40/2008-जेएनपीटी, दिनांक 25 फरवरी, 2009 द्वारा आधार रूप में लेते हुए 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क पर विचार किया है। केपीटी का प्रस्ताव 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.2 का अनुपालन करता है।
- (iv) (क) 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि संदर्भ प्रशुल्क अंगीकृत करते समय, प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2008 के अधीन निर्धारित प्रशुल्क में प्रतिवर्ष डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत की सीमा तक वृद्धि की जाएगी, जैसाकि 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन इस प्राधिकरण के प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित वर्ष के 1 जनवरी और अनुवर्ती प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच की अवधि के लिए उक्त दिशानिर्देशों में दिया गया है जब प्रश्नाधीन परियोजना विशेष के लिए संदर्भ प्रशुल्क अधिसूचित किया जा रहा हो।
- (ख) जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क, जो केपीटी में कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क के लिए आधार तैयार किया है, मार्च 2009 में अधिसूचित किया गया था। जेएनपीटी के आदेश दिनांक 25 फरवरी, 2009 के पैरा 9.1 में विशेष रूप से बताया गया है कि उक्त आदेश में अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क दरों में सूचकांकन के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) का आधार वर्ष 1 जनवरी, 2008 होगा। इसलिए, केपीटी के मौजूदा मामले में, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क वर्ष 2008 और वर्ष 2013 के बीच आने वाले सूचकांकन कारक के संदर्भ में सूचकांकित किया जाना चाहिए।
- (v) केपीटी ने आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 द्वारा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अनुमोदित प्रशुल्क सीमाओं पर 26.15 प्रतिशत का सूचकांकन कारक लागू किया है। यह सूचकांकन कारक आधार डब्ल्यूपीआई प्रशुल्क 1 जनवरी, 2008 से लागू किए जाने के लिए, हमारे पत्र सं.

टीएमपी/12/2009—विविध दिनांक 2 अप्रैल 2013 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को हमारे द्वारा संप्रेषित सूचकांकन कारक के अनुसार देखा गया है। केपीटी द्वारा निर्धारित किया गया सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क सही पाया गया है।

- (vi) जेएनपीटी आदेश दिनांक 25 फरवरी 2009 की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में, सूचकांकन से संबंधित एक सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गई है। तथापि, जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/29/2013—जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त 2013 में सूचकांकन से संबंधित सामान्य टिप्पणी निर्धारित की गई है जोकि सूचकांकन से संबंधित 2013 के दिशानिर्देशों में निर्धारित दृष्टिकोण के अनुसार है। केपीटी ने अपने प्रस्तावित संदर्भ दरमानों में जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में यथा निर्धारित सामान्य टिप्पणी का भी प्रस्ताव किया है। इसलिए, जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में निर्धारण के अनुसार केपीटी द्वारा प्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में निम्नलिखित सामान्य टिप्पणी अनुमोदित की गई है और संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची के 'अध्याय 4 - अध्याय 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी' रूप में शामिल किया गया है।

*‘प्रशुल्क सीमाएं’ मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा।’*

- (vii) केपीटी ने कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में दो दशमलवों में बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, केपीटी ने जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल के लिए यथा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क अंगीकृत किया है जहां बर्थ किराया तीन दशमलवों में निर्धारित किया गया है। इसलिए, बर्थ किराया प्रभार सही हैं और कंटेनर टर्मिनल के लिए जेएनपीटी अप्रकट तथा संदर्भ प्रशुल्क आदेशों में निर्धारण के अनुसार तीन दशमलवों में निर्धारित किया गया है।

- (viii) केपीटी ने जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित “पत्तन क्षेत्र” शब्दावली की परिभाषा में कुछ संशोधन करने का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने “पत्तन क्षेत्र” को कंटेनर टर्मिनल का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र परिभाषित करने का प्रस्ताव किया है। “पत्तन क्षेत्र” की परिभाषा जेएनपीटी, एनएमपीटी और वीपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए अप्रकट प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित की गई है। इन सभी मामलों में, “पत्तन क्षेत्र” पत्तन के सीमाशुल्क बंध क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र के रूप में परिभाषित किया गया है। आदेश सं. टीएमपी/29/2013—जेएनपीटी दिनांक 13 अगस्त, 2013 द्वारा जेएनपीटी में कंटेनर टर्मिनल के लिए हाल ही में अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क आदेश में भी, “पत्तन क्षेत्र” शब्दावली की परिभाषा इसकी अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में यथा—निर्धारित बनाए रखी गई है। ऐसी स्थिति में, “पत्तन क्षेत्र” शब्दावली की परिभाषा को जेएनपीटी अप्रकट प्रशुल्क आदेश, जेएनपीटी संदर्भ प्रशुल्क आदेश और कंटेनर टर्मिनल से संबंधित अन्य अप्रकट प्रशुल्क आदेशों में निर्धारण के अनुसार यथा—निर्धारित बनाए रखा गया है।

- (ix) केपीटी ने अनुसूची 1.1 - परिभाषाएं में ‘विदेशी कंटेनर’ और ‘तटीय कंटेनर’ शब्दावली की परिभाषाएं शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। विदेशी कंटेनर भारतीय पत्तन से विदेशी पत्तन/विदेशी पत्तन से भारतीय पत्तन तक पोत द्वारा परिवहनित/परिवहनित किए जाने वाले कंटेनर के रूप में परिभाषित किया गया है। तटीय कंटेनर भारतीय पत्तन से/को भारतीय पत्तन तक पोत द्वारा परिवहनित/परिवहनित किए जाने वाले कंटेनर के रूप में परिभाषित किया गया है। यहां पर यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि “विदेशी कंटेनर” और “तटीय कंटेनर” शब्दावली की परिभाषा किसी भी कंटेनर टर्मिनल अर्थात् जेएनपीटी, एनएमपीटी, वीपीटी, सीएचपीटी, आदि, जिसके लिए इस प्राधिकरण ने 2008 के दिशानिर्देशों के अधीन आदेश पारित किए हैं, के अप्रकट प्रशुल्क आदेशों में निर्धारित नहीं की गई है। इन शब्दावली की परिभाषा महापत्तन न्यासों अथवा महापत्तनों में प्रचालन करने वाले निजी प्रचालकों, जो 2005 के दिशानिर्देशों के अधीन शासित किए जाते हैं, के मौजूदा दरमान में भी शामिल नहीं की गई हैं। चूंकि इन शब्दावली की परिभाषा किसी भी ऐसे कंटेनर टर्मिनल में निर्धारित नहीं की गई है जिसके लिए प्रशुल्क टीएमपी द्वारा अनुमोदित किया जाता है, इसलिए केवल केपीटी कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ प्रशुल्क आदेश में प्रस्तावित परिभाषा को शामिल करना संभव नहीं है। अन्य कंटेनर टर्मिनलों/महापत्तनों में अनुसरित सामान्य पारलेंस को ही केपीटी में भी अनुसरित किया जाना है।

- (x) पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनर के लिए विराम समय प्रभारों हेतु अनुसूची 3.2 के क्र.सं. 9 में, केपीटी द्वारा जेएनपीटी अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित ‘6-15 दिन’ की बजाय प्रथम स्लैब ‘प्रथम 5 दिन’ और दूसरा स्लैब ‘5-15 दिन’ रूप में निर्धारित किया गया है। दूसरा स्लैब जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल की अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारण के अनुसार ‘6-15 दिन’ रूप में सही किया गया है।

9.1. उपर्युक्त के अधीन, संदर्भ प्रशुल्क को शासित करने वाली शर्तों के साथ संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची संशोधित की गई है।

9.2. संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची **अनुबंध-I** रूप में संलग्न की गई है और केपीटी द्वारा यथा—प्रस्तावित केपीटी में तूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए कार्यनिष्पादन मानक **अनुबंध-II** रूप में संलग्न किए गए हैं।

9.3. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण केपीटी में तूना टेकरा में कंटेनर टर्मिनल के लिए संशोधित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित करता है।

9.4. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.5 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानक बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, केपीटी को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्यनिष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है, जैसाकि पत्तन द्वारा सहमति व्यक्त की गई है।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यम, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/13]

**अनुबंध -I****कांडला पत्तन न्यास****कंटेनर टर्मिनल के लिए संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची****अध्याय I - परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें****1.1. परिभाषाएँ – सामान्य**

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई पोत होगा।
- (iii) “एफसीएल” अर्थात् पूर्ण कंटेनर भार वाले उक्त कंटेनर।
- (iv) “एलसीएल” अर्थात् ऐसे कंटेनर जिनमें (एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर) पूर्ण कंटेनर भार से कम भार हो।
- (v) “जोखिमपूर्ण कंटेनर” का अर्थ ऐसे कंटेनर से होगा जिसमें आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान शामिल होंगे।
- (vi) “आयात कंटेनर” अर्थात् एक पोत से उतारा गया कंटेनर जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क अथवा ट्रेन के माध्यम से परिवहन किया जाता है।
- (vii) “निर्यात कंटेनर” अर्थात् सड़क अथवा ट्रेन द्वारा पहुंचाया गया कंटेनर, जो कंटेनर यार्ड में भंडारित किया जाता है और विनियुक्त पोत पर लादा जाता है।
- (viii) “पत्तन क्षेत्र” अर्थात् पत्तन का कस्टम बंधित क्षेत्र/पत्तन प्रचालन क्षेत्र।
- (ix) “सामान्य कंटेनर” अर्थात् सामान्य प्रकार के कंटेनर जो बाद में उल्लिखित विशेष श्रेणियों के अंतर्गत नहीं आते हैं।
- (x) “प्रशीतन कंटेनर” अर्थात् वांछित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के लिए प्रावधानों के साथ सामान को ढोने के लिए प्रयुक्त प्रशीतित कंटेनर।
- (xi) “जोखिमपूर्ण कंटेनर” अर्थात् आईएमओ के अधीन यथा-वर्गीकृत जोखिमपूर्ण माल वाला कंटेनर।
- (xii) “पोतांतरण कंटेनर” अर्थात् ऐसा कंटेनर जो एक पोत से उतारा जाता है और कंटेनर टर्मिनल में भंडारित किया जाता है और अन्य पत्तन के लिए दूसरे पोत के माध्यम से नौभरित किया जाता है।
- (xiii) “अति आयामीय कंटेनर” अर्थात् मानक कंटेनरों के सामान्य आकार से ज्यादा अति आयामीय कार्गो वाला कंटेनर और विशेष डिवाइसों जैसे स्लिंग्स, शेकल्स, लिफ्टिंग बीम आदि की जरूरत होगी। नष्ट हुए कंटेनर (ऐसे बॉक्सों सहित जिनमें कोनों की समस्या हो) और ऐसे कंटेनर जिन्हें उठाने के लिए विशेष डिवाइसों की आवश्यकता पड़ती है, वे भी अति आयामीय कंटेनर रूप में वर्गीकृत किए गए हैं।
- (xiv) “शट आउट कंटेनर” अर्थात् एक ऐसा कंटेनर जो (पोत पहचान सूचना सं. अर्थात् वीआईएन सं. द्वारा यथा-निर्दिष्ट) किसी पोत विशेष के लिए निर्यात इनटेकरूप में प्रवेश करता है और किन्हीं कारणों से पोत विशेष से नहीं जुड़ा होता है, तब इस कंटेनर को शटआउट कंटेनर कहा जाता है।
- (xv) “नगर को वापस कार्गो” अर्थात् ऐसा कार्गो जो निर्यात के लिए पत्तन में प्रवेश तो करता है लेकिन किसी कारण से निर्यात नहीं हो पाता है और नगर को वापस भेजा जाता है।
- (xvi) “वीआईएन” अर्थात् पोत पहचान सूचना संख्या।

**1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें**

- (i) (क) सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस रखने वाला भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशालय द्वारा जारी किए गए तटीय समुद्रयात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चलन में परिवर्तित किया जा सकता है।
- (ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें लदाई करने वाले टर्मिनल द्वारा उस समय से प्रभार्य होंगी जब से पोत तटीय सामानों की लदाई शुरू कर देता है।
- (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल तब तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो उतराई प्रचालन पूरे कर लेता है; उसके तत्काल पश्चात्, विदेशगामी दरें उतराई करने वाले टर्मिनलों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ङ.) नौवहन महानिदेशालय से प्राप्त तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए, तटीय दरों का हकदार होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज़ अपेक्षित नहीं होंगे।
- (ii) पोत संबंधित प्रभारों की वसूली करने के प्रयोजन के लिए “तटीय” अथवा “विदेशगामी” पोत के रूप में इसका वर्गीकरण करने के लिए सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा प्रदत्त प्रमाणपत्र पोत का दर्जा निर्णायक कारक होगा; और, इस प्रयोजनार्थ कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उद्गम का इस प्रयोजन के लिए कोई महत्व नहीं होगा।
- (iii) पोत संबंधित प्रभार पोतस्वामियों/स्टीमर एजेंटों पर वसूल किया जाएगा।
- (iv) (क) सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

- (ख). सभी तटीय के लिए कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जलयान-तट स्थानांतरण, और घाट से/को भंडारण यार्ड स्थानांतरण पर लागू होगी एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क।
- (घ). इस रियायत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से एक कंटेनर जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है भी इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक प्रभारों के लिए पात्र होगा। दूसरे शब्दों में, अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों तटीय नौचालन के लिए रियायत हेतु पात्र होंगे।
- (ङ). तटीय कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किए जाएंगे।
- (v). **विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:**
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा। इसी तरह, प्रचालक को विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा।
- (ख). दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक (एसबीआई) की प्रधार उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज दर टर्मिनल प्रचालक और अन्य पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). वापसियों पर विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख के 20 दिन बाद से अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिगणित किया जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिगणित किया जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान दरमान में एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vi). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vii). (क). इस दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं, इसी प्रकार, रियायतें और छूट निम्नतम स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों। परन्तु टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परन्तु नई निर्धारित दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (viii). उपयोक्ताओं को प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

## अध्याय 2 – पोत संबंधित प्रभार

### 2. बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रु०)	
		विदेशी पोत	तटीय पोत
1	बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए	1.554	0.932

### टिप्पणियां:

- (1). बिना दंडात्मक किराया प्रभार आकर्षित किए कार्गो प्रचालन के पूरा होने के बाद 2 घंटों के लिए बर्थ अधिग्रहीत करने के लिए पोतों को अनुमति दी जाएगी।
- (2). सभी पोत बर्थ के समीप जलयान को लाए जाने के समय से 1 घंटे के भीतर कार्गो प्रचालन शुरू करेंगे और ऐसा नहीं करने पर नीचे (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (3). कार्य के लिए तैयार नहीं होने की वजह से टर्मिनल सुविधाएं निष्क्रिय करने वाले पोत, भले ही टर्मिनल इसके प्रचालन के लिए तैयार हो, नीचे टिप्पणी (4) में यथा निर्धारित दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार आकर्षित करेगा। दंडात्मक बर्थ किराया प्रभारों के प्रयोजन के लिए, निष्क्रिय होना अर्थात् किन्हीं कारणों से दो घंटों से अधिक समय के लिए लगातार कार्गो प्रहस्तन प्रचालन स्थगित होना/रुकना होगा।
- (4). दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार 2 घंटों के बाद बर्थ किराया प्रभारों के अलावा निम्नवत् वसूल किया जाएगा:—

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी
1	6 घंटे तक	रु० 12.62
2	6 घंटे से अधिक परन्तु 12 घंटों तक	रु० 18.92
3	12 घंटों से अधिक	रु० 37.85

- (5). उपर्युक्त दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार वसूलीयोग्य नहीं होगा यदि पोत का निष्क्रिय होना प्रतिकूल ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम और बरसात की वजह से प्रचालन रूकना टर्मिनल अथवा पत्तन पर आरोप्य होता है।
- (6). (क). इसमें समय-सीमा होगा जिसके बाद बर्थ किराया लागू नहीं होगा; बर्थ किराया पोत के नौचालन के लिए तैयार होने के समय के 4 घंटों के बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित की गई 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों अथवा खराब मौसम की वजह से अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाओं के अभाव की वजह से जलयान की प्रतीक्षा अवधि अतिरिक्त होगी।
- (ख). गलत सिग्नल के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के बराबर 'दंडात्मक बर्थ किराया' होगा।
- (ग). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय ज्वारभाटा तथा मौसम परिस्थितियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
- (घ). बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित 4 घंटों की समय सीमा में पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों के लिए जलयान की प्रतीक्षा अवधि शामिल नहीं होगी।
- (7). बर्थ किराया प्रभारों में उस अवधि के लिए वसूल नहीं किए जाएंगे, जब पोत बर्थ में पत्तन उपस्कर के खराब होने की वजह से अथवा बिजली गुल होने की वजह से अथवा प्रचालक पर आरोप्य किन्हीं अन्य कारणों से निष्क्रिय रहता है।

### अध्याय 3 – कंटेनर और कंटेनरयुक्त कार्गो के लिए प्रदत्त सेवाओं हेतु प्रभार

#### सामान्य निबंधन और शर्तें:

- (i). एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किया जाता है, उसके बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है तो वह पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर के रूप में माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।
- (ii). 20' से कम और तक के कंटेनर एक टीईयू (बीस समकक्ष इकाई) गिनती किए जाएंगे और 20' से अधिक और 40' तक के कंटेनर प्रशुल्क के प्रयोजन के लिए एक एफईयू (चालीस समकक्ष इकाई) रूप में परिगणित किया जाएगा।
- (iii). 20' लम्बाई से अधिक और 40' तक की लम्बाई से अधिक के कंटेनरों के लिए सभी प्रभार निर्धारित किए गए लागू प्रभारों के 150 प्रतिशत होंगे।
- (iv). मानक आकार से इतर कंटेनरों के लिए विशेष डिवाइसों/स्लिंगों/प्रहस्तन की आवश्यकता पड़ती है जिसके लिए लागू दरों का दोगुना वसूल किया जाएगा। ऐसे कंटेनरों में नष्ट हुए कंटेनर और विशेष डिवाइसों की अपेक्षा करने वाले अन्य प्रकार के कंटेनर भी शामिल होंगे।
- 3.1. कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रभार:
- कंटेनरों के प्रहस्तन और आवागमन के लिए निम्नलिखित समेकित प्रभार पत्तन से गुजरने वाले कंटेनरों और कंटेनरयुक्त कार्गो के मामले में प्रदत्त सेवाओं के लिए शिपिंग लाइनों अथवा पोतों के एजेंटों अथवा कार्गो एजेंटों द्वारा देय होगा।

#### क. सामान्य कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

#### ख. रीफर कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक अथवा विलोमतः	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे सुपुर्दगी और निर्यात इनटेक)	577.70	577.70	577.70	577.70

#### ग. जोखिमपूर्ण कंटेनर

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)
---------	-------	--------------------------



		विदेशी कंटेनर	तटीय कंटेनर
		लदे हुए	लदे हुए
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः	4694.65	2817.13
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	2346.48	2346.48
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	722.12	722.12

**घ. पोतांतरण कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		तटीय कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	1-3000 टीईयू	4332.74	3755.04	2599.64	2253.03
2	3001-6000 टीईयू	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3	6001- 9000 टीईयू	3755.04	3177.34	2253.03	1906.40
4	उसके बाद	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

**टिप्पणियाँ:**

- (1) दर समान वित्तीय वर्ष में शिपिंग लाइनों अथवा एजेंटों द्वारा बताए गए कुल टीईयू पर आधारित है।
- (2) एक कंटेनर मूल रूप से पोतांतरण कंटेनर घोषित किए जाने के बाद रेल अथवा सड़क द्वारा ले जाया जाता है पोतांतरण कंटेनर के रूप में अपनी पहचान खो देगा और सामान्य आयात कंटेनर माना जाएगा और यथा लागू निर्धारित प्रभार देय होंगे।

**ड. अति आयामीय कार्गो कंटेनर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशी कंटेनर		विदेशी कंटेनर	
		लदे हुए	खाली	लदे हुए	खाली
1	जलयान से कंटेनर यार्ड तक और विलोमतः	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50
2	कंटेनर यार्ड से रेलवे फ्लैट तक अथवा विलोमतः (आईसीडी कंटेनर रेल केवल)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	कंटेनर यार्ड से ट्रक तक अथवा विलोमतः (सीधे डिलीवरी और निर्यात इनटेक)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

**टिप्पणी:** उपर्युक्त समेकित प्रभारों में निम्नलिखित तत्व, अर्थात् स्टीवडोरिंग, गैन्ट्री क्रेन का प्रयोग, स्थानांतरण क्रेन का उपयोग, कंटेनरों के टेंडर भार पर घाटशुल्क, कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क और रेलवे अवसंरचना के लिए अंशदान शामिल हैं।

**3.2. पत्तन परिसर में भंडारित कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार:**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु० में)		
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक 40' लम्बाई तक	40' लम्बाई से अधिक
1	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात - लदा हुआ			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
2	गैर-आईसीडी/सीएफएस आयात - खाली			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क

	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
3	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - लदे हुए			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
4	गैर-आईसीडी/सीएफएस निर्यात - खाली			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	33273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
5	सीएफएस आयात लदे हुए - सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
6	सीएफएस आयात खाली - सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 2 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	3-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02

	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
7	सीएफएस निर्यात लदे हुए – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
8	सीएफएस निर्यात खाली – सड़क द्वारा आवागमन			
	प्रथम 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4-6 दिन	459.19	918.37	1377.56
	7-9 दिन	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 दिन	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 दिन	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 दिन	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 दिन	1542.81	3085.63	4628.44
	उसके बाद	1835.48	3670.97	5506.45
9	आईसीडी आयात और निर्यात लदे हुए अथवा खाली – रेल द्वारा आवागमन			
	प्रथम 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6-15 दिन	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90
10	पोतांतरण – लदा हुआ			
	प्रथम 15 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	16-30 दिन	1835.48	3670.97	5506.45
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90
11	पोतांतरण – खाली			
	प्रथम 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	8-15 दिन	1091.20	2182.40	3273.59
	उसके बाद	3670.97	7341.93	11012.90

**टिप्पणियां:**

- (1) कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उतराई के दिन के अगले दिन से कंटेनर के नौभरण/डिलीवरी/हटाने की तारीख तक गिनती किया जाएगा और रविवार तथा अवकाशदिवस शामिल होंगे परन्तु सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाशदिवस और पत्तन गैर-प्रचालन दिवस शामिल नहीं होंगे।
- (2) खाली करने/भरण के लिए कंटेनर फ्रंट स्टेशन को अथवा स्थानीय परेषण प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर उपर्युक्त मद (4) में यथा निर्धारित रियायती विराम समय खो देगा। ऐसे कंटेनरों के लिए विराम समय प्रभार मद सं. 1 अथवा 2, जो भी लागू हो, में यथा निर्धारित आयात कंटेनरों के बराबर वसूल किए जाएंगे।

- (3) आईसीडी के लिए रेल द्वारा परेषण के प्रकार को बदलने के बाद पोतांतरण कंटेनर विराम समय प्रभार शुल्कों की वसूली के प्रयोजन के लिए अन्य आईसीडी कंटेनरों के रूप में माने जाएंगे और उपर्युक्त मद (4) में दी गई दरों पर वसूल किए जाएंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक के आवागमन के लिए लागू होंगे।
- (4) तटीय नौचालन अथवा विलोमतः पर भारतीय पत्तन को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए कंटेनर टर्मिनल पर उतारे गए विदेशी पत्तन से कंटेनर पर विदेशगामी पोतों के लिए निर्धारित पोतांतरण प्रभारों के 50 प्रतिशत और तटीय श्रेणी के लिए उस निर्धारित के 50 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।
- (5) आईसीडी के लिए रेल द्वारा परेषण के प्रकार को बदलने के बाद सामान्य आयात कंटेनर केवल सामान्य आयात कंटेनर पर लागू निःशुल्क अवधि इजाजत करेंगे। ऐसे मामलों में अतिरिक्त स्थानांतरण प्रभार कंटेनर यार्ड से आईसीडी यार्ड तक कंटेनरों के आवागमन के लिए लागू होगा।
- (6) शटआउट कंटेनर के लिए कुल भंडारण अवधि उस दिन के अगले दिन से गिनती की जाएगी जब कंटेनर शिपमेंट/डिलीवरी के दिन तक शटआउट हो गया हो।
- (7) अति उच्च और अति आयामीय कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का तीन गुना आकर्षित करेंगे।
- (8) जोखिमपूर्ण कंटेनर सामान्य लागू प्रभारों का 1.25 गुणा आकर्षित करेंगे।
- (9) पत्तन के भीतर कंटेनरों के भरण के मामले में, विराम समय प्रभार निम्नवत् लागू होंगे:—
- भरण से पहले, खाली कंटेनरों के लिए यथा लागू विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
  - निःशुल्क अवधि और लदे हुए निर्यात कंटेनरों पर यथा लागू विराम समय प्रभार भरण के पूरा होने और पत्तन को सूचित किए जाने के अगले दिन से प्रभारित किए जाएंगे।
- (10) नीलामी कंटेनरों के मामले में, नीलामी खत्म होने के बाद, खाली किए जाने का कार्य पूरा होने के अगले दिन से खाली कंटेनर रूप में विराम समय प्रभार आकर्षित करेंगे।
- (11) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होंगे जिस दौरान टर्मिनल उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने के समय अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कंटेनरों की डिलीवरी देने की स्थिति में नहीं हो।
- (12) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना प्राप्त होने की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, निम्नलिखित के अधीन वसूल किए जाएंगे:
- परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी करने का चयन नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी इस शर्त के अधीन परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
    - लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की संरक्षा शुरू करेगी और इसे पत्तन परिसर से वापिस लाया जाता है अथवा हटाया जाता है, और
    - लाइन कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो तथा कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
  - कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई करने में विफल रहने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार तब तक वसूल किया जाना जारी रहेगा जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाईयां नहीं की जाती हैं।
  - जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा सीज/विनिहित किया जाता है और इसे 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता, भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क आदेश से लागू किए जाने पर रूक जाएंगे परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, सीज किए गए/विनिहित कंटेनर पत्तन परिसर से सीमाशुल्क बंधित क्षेत्र तक लाइन/परेषिती द्वारा हटाए जाने चाहिए और उस मामले में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होना रूक जाएगा।

### 3.3. कंटेनर पोतों के लिए प्रदान की गई विविध सेवाओं के लिए प्रभार :

#### क. रीफर अनुवीक्षण और कनेक्शन

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (रु० में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	रीफर कंटेनरों का अनुवीक्षण और बिजली उपभोग के लिए अतिरिक्त प्रभार प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग	281.66	281.66	281.66	281.66

**टिप्पणी :**

रीफर कंटेनरों के मामले में भी निर्धारित दरों पर अतिरिक्त बिजली प्रभार लागू होंगे।

**ख. अन्य प्रदत्त सेवाएं**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
1	सीमाशुल्क निरीक्षण अथवा किसी अन्य प्रयोजन के लिए और डिलीवरी के लिए कंटेनरों की अनुवर्ती लदाई हेतु टर्मिनल के भीतर एक यार्ड से दूसरे यार्ड तक कंटेनरों का स्थानांतरण	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	सीमाशुल्क जांच अथवा व्यवस्था से पहले किसी अन्य प्रयोजन के लिए विनियुक्त यार्ड में कंटेनरों की स्टैकिंग के लिए अतिरिक्त सेवा प्रभार।	286.10	286.10	286.10	286.10

**ग. हैच कवर खोलना और इसे बदलना**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति हैच कवर (₹0 में)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	जब इसे घाट पर बिछाया जाता है	4225.48	2535.29
2	घाट पर इसे बिछाए बिना	1689.94	1013.97

**टिप्पणी :** यदि केवल एक प्रचालन किया जाता है तो उपर्युक्त हैच कवर प्रहस्तन प्रभारों का आधा वसूल किया जाएगा।

**घ. एक हैच से दूसरे हैच अथवा उसी हैच के भीतर**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टीईयू (₹0 में)			
		विदेशगामी पोत		तटीय पोत	
		लदा हुआ	खाली	लदा हुआ	खाली
(क)	हैच से हैच स्थानांतरण (केवल 1 फेरा शामिल करते हुए)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(ख)	उपर्युक्त (क) से इतर	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

**4. अध्याय - 2 और 3 के लिए सामान्य टिप्पणी :**

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकांकित की जाएंगी परन्तु 1 जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी।

**अनुबंध - II****कार्यनिष्पादन मानक**

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानक	
1.	सकल बर्थ आउटपुट	25 फेरे/क्रेन/घंटा
2.	कंटेनरों के लिए अंतरण भंडारण विराम समय	
	आयात	2 दिन
	निर्यात	4 दिन
3.	प्राप्ति/डिलीवरी प्रचालन के लिए घुमाव समय	
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (एकल प्रचालन)	2 घंटे
	कंटेनरों के लिए ट्रेलर (दोहरा प्रचालन)	4 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (एकल प्रचालन)	6 घंटे
	आईसीडी कंटेनरों के लिए रैक (दोहरा प्रचालन)	12 घंटे

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 15th October 2013

**No. TAMP/43/2013-KPT** .—In exercise of the powers conferred by Section 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Kandla Port Trust for notification of Reference Tariff for Mega Container Terminal Project at Tuna-Tekra at Kandla Port Trust under PPP in pursuance of the Revised Guidelines for determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013, which were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. dated 30 September 2013, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports****Case No. TAMP/43/2013-KPT****Kandla Port Trust**

- - -

**Applicant****QUORUM:**

- (i). T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). C. B. Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on 4<sup>th</sup> day of October 2013)

The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 31 July 2013 has issued 'Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 on 31 July 2013. In compliance of the policy directives issued by the (MOS) under Section 111 of the MPT Act, 1963, the said Guidelines were notified vide Notification No.TAMP/18/2013-Misc. in the Gazette of India on 8 August 2013, vide Gazette no.214. The said Guidelines are effective from 31 July 2013.

2. In this backdrop, the Kandla Port Trust (KPT) under cover of its letter dated 2 September 2013 had submitted a proposal for notification of Reference Tariff for Container Terminal project of KPT, under the Guidelines for Determination of Tariff for Port Projects at Major Ports, 2013.

3.1. The main points made by the KPT, in its proposal are summarized below:

- (i). The port has submitted tariff proposal seeking approval for "Reference Tariff" and "Performance Standards" for its Mega Container Terminal project based on the "Guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013 issued by the MoS to the TAMP under Section 111 of the MPT Act, 1963 on 31<sup>st</sup> July 2013.
- (ii). Since the RFP for the proposed project "Setting up of Mega Container Terminal at Tuna Tekra, Kandla Port on BOT basis under PPP model" will be issued after the date of issue of the new Guidelines for determination of Tariff for projects at Major Ports, 2013 ("new Guidelines"), the tariff arrangement for the proposed project is filed as per the new guidelines made effective from July 31, 2013. The tariff proposal for the proposed project comprises of proposed "Reference Tariff" and proposed "Performance Standards".
- (iii). As per clause 2.2 of the Tariff Guidelines of 2013, the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. However, Kandla Port Trust has not got any upfront tariff Order approved for container handling in its port under the 2008 Tariff Guidelines. Clause 2.4 of the new Guidelines stipulates that "In case no tariff has been fixed for a particular commodity in a particular Major Port Trust under the 2008 Guidelines, then TAMP will notify the highest Tariff under the 2008 Guidelines available for that commodity in the nearest Major Port Trust".
- (iv). Hence, for the proposed project, the Reference Tariff is proposed considering the upfront tariff approved by TAMP under 2008 Guidelines for container terminal of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) vide Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 which was notified in the Gazette of India No.34 dated 12 March 2009. Tariff as approved in the Notification subject to indexation have to be proposed along with performance standards as per the 2013 Guidelines.

- (v) Accordingly, tariff approved in the aforesaid notification has been escalated by 19.27% i.e. annual escalation approved by TAMP till January 2013 for the tariffs approved with base WPI as on 1st January 2009. This is in line with provision stipulated in 2.2 of the 2013 Guidelines. Proposed Reference Tariff for the proposed project is attached.
- (vi) Performance Standard can be referred from various sources like MCA (Model Concession Agreement) for Port Sector, norms prescribed in 2008 Guidelines, and also the norms considered in the upfront tariff order of JNPT from which the reference tariffs have been proposed for the Project. Norms/ Performance Standards as per these sources are given below with respect to three Parameters, i.e. Gross Berth Output, Transit Storage Dwell Time for Containers and Turnaround Time for receipt/delivery operation.

Sr. No.	Description	Norms prescribed in 2008 Guidelines	(Indicative) Performance Standards as per Model Concession Agreement for Port Sector	Norms considered in upfront tariff Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 for JNPT container terminal
<b>1.</b>	<b>Gross Berth Output</b>			
	Foreign Vessels	25 Moves/ Crane/ hour without specifying type of vessels	25 Moves/ Crane/ hour	25 Moves / Crane / hour without specifying type of vessels
	Coastal Vessels		17 Moves/ Crane/ hour	
<b>2.</b>	<b>Transit Storage Dwell Time for Containers</b>			
	Import	2 Days	5 Days	2 Days
	Export	4 Days	3 Days	4 Days
<b>3.</b>	<b>Turnaround Time for receipt / delivery operation</b>			
	Trailer for container (single operation)	Not Prescribed	2 hours	--
	Trailer for container (double operation)	Not Prescribed	2 hours	--
	Rake for ICD container (Single operation)	Not Prescribed	2 hours	--
	Rake for ICD container (Double operation)	Not Prescribed	2 hours	--

- (vii) KPT proposes Performance Standards based on the performance norms considered in the Upfront Tariff Notification for Container Handling at JNPT except for the parameter Turnaround Time. Performance Standard for turnaround time for receipt/delivery operation is proposed as per Performance Standards indicated in the Model Concession Agreement for Port Sector as this is the only source available for such Performance Standards. The KPT has further stated that the evaluation of the Performance of the Project Facilities and Services would be carried out in line with provisions of Model Concession Agreement.

3.2. The KPT has requested to approve the Reference Tariff proposal for its Mega Container Terminal project.

4. On scrutiny of KPT proposal dated 2 September 2013, a few gaps were observed in the proposal. The KPT was informed accordingly and the proposal dated 2 September 2013 was returned to the KPT vide our letter No.TAMP/26/2013-KPT dated 6 September 2013. The KPT was also requested to file a revised complete proposal for notification of Reference tariff for its Mega Container Terminal project.

5. In the meanwhile, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PR-14019/16/2012-PG dated 9 September 2013 has issued Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013 by way of policy direction under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963. These revised guidelines are effective from 9 September 2013.

6.1. The KPT under cover of its letter No. EG-DS/WK/4870/TARIFF(Pt.-I)/536 dated 20 September 2013 has addressed the queries raised by us and has also filed a revised proposal. A summary of queries raised and reply furnished by KPT is tabulated below:

Sr. No.	Queries of TAMP	Reply furnished by KPT
1.	The KPT has applied an indexation factor of 19.27% on the upfront tariff notified in March 2009 for Container Terminal of JNPT taking base year as 2009 (year of notification of Order). As per para 9.1. of the JNPT Order of February 2009, the base year for applying indexation to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) is 1 January 2008. Therefore, the KPT is requested to furnish revised Reference Tariff Schedule applying the indexation factor of 26.15% (as	The observations have been complied and revised Reference Tariff Schedule applying an indexation factor of 26.15% is furnished.

	per our communication to all the Major Port Trust vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 2 April 2013) taking base year as 1 January 2008. This is in line with the approach followed in recent Reference Tariff Order of JNPT Container Terminal.	
2.	Clause 2.2 of the guidelines of 2013 stipulates that the proposal from the concerned port shall contain the proposed Reference Tariff and "Performance Standards," as proposed by the Major Port Trust. TAMP has to notify both Reference Tariff and Performance Standards. However, it is seen that the proposal of KPT is not accompanied with Performance Standards to be notified by TAMP along with the Reference Tariff Schedule. The KPT is requested to furnish a Schedule for Performance Tariff to be notified by TAMP.	The Schedule for Performance Standards has been attached.
3.	The KPT in page 6 of its proposal has stated that the evaluation of the Performance of Project Facilities and Services would be carried out in line with the provision of Model Concession Agreement (MCA). Clause 2.6 of the Tariff Guidelines 2013 stipulates that the Reference Tariff and Performance Standards notified by TAMP shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects of the port. Further, as per Clause 2.10 the evaluation of performance has to be with reference to Performance Standards mentioned in the Concession Agreement. The proposal of KPT stating that evaluation of performance would be carried out based on provision of MCA is not in line with the provision in 2013 guidelines.	Section 3.2 of the proposal containing the performance standards for subject project has been revised. The Reference tariff and Performance Standards as notified by TAMP will be mentioned in bidding documents as per Clause 2.6 of the Tariff Guidelines 2013. Moreover, as per Clause 2.10, the evaluation of performance will be with reference of Performance Standards mentioned in the Concession Agreement.
4.	In the proposed Reference Tariff under Schedule 3.3(D.) relating to Miscellaneous charges for shifting from one Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch, the unit of levy is proposed as 'Rate per Hatch Cover. The unit of levy prescribed for this service in Schedule 3.3(D.) in the JNPT Order dated 25 February 2009 is 'Rate per TEU'. Since the KPT has adopted the JNPT upfront tariff Order for Container Terminal, it is requested to modify the unit of levy in line with the prescription in the JNPT Order.	The KPT has made necessary changes in the unit of levy.

6.2. The KPT has also submitted a modified proposal alongwith Reference tariff schedule and Performance Standards for its proposed container terminal project.

6.3. The KPT, in its modified proposal, has reiterated the submission made by it in its earlier proposal dated 2 September 2013 except the following modification in the light of our observation in letter dated 6 September 2013. The modification carried by KPT in the revised proposal vis-à-vis the earlier proposal is given below:

- (i) Application of indexation factor of 26.15% on the tariff caps approved in the JNPT upfront Order dated 25 February 2009 instead of 19.27% indexation factor applied in the original proposal.
- (ii)
  - (a) As regards the Performance Standards, the KPT has submitted that as per the Clause 2.2 of the 2013 guidelines, Performance Standards are required to be proposed in the tariff proposal. The guidelines, however, do not prescribe the source/base to propose the Performance Standards. Hence, the KPT has stated that it has considered the Performance Standards based on the norms prescribed in 2008 guidelines. The KPT has also stated that the JNPT has also considered the same Performance Standards for Reference tariff notification under 2013 guidelines for its Container terminal project.
  - (b) The KPT has further stated that the Performance Standards for Turnaround time for receipt or delivery operations are not mentioned in the TAMP guidelines of 2008. The port has proposed the performance standards for this parameter based on the Model Concession Agreement.
  - (c) The KPT has stated that the Performance Standards proposed in the proposal will also be mentioned in the Bid Documents.

7. This Authority has passed an Order No.TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 for fixation of upfront tariff for Development of Container Terminal at JNPT based on guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trust, 2008 which was notified in the Gazette of India vide notification No. 34 dated 12 March 2009. Since no upfront tariff has been fixed under 2008 guidelines in KPT for Container Terminal, the KPT has adopted the upfront tariff fixed for the JNPT Container terminal following clause 2.2 of the revised guidelines of 2013. In the modified



proposal, the KPT has applied indexation factor of 26.15% for arriving at the Reference Tariff for its proposed Container Terminal project.

8.1. Since the MOS has issued revised guidelines of 2013 and made it effective from 9 September 2013, the revised proposal filed by KPT has been processed following the revised guidelines of 2013.

8.2. With regard to the stipulation contained in clause 2.2 of the Revised tariff guidelines of 2013, the following points are relevant:

- (i) As stipulated in the revised Guidelines of 2013, the KPT has filed the proposal for notification of Reference tariff for Container terminal and has furnished the proposed Reference Tariff and the Performance Standards.
- (ii) Clause 2.2 of the revised Guidelines of 2013 stipulates that the Reference Tariff will be the highest tariff fixed for that commodity in the concerned Major Port Trust under the 2008 Tariff Guidelines. In case no tariff has been fixed for that commodity at that Major Port Trust or if the highest tariff fixed for a particular commodity in the concerned major Port Trust does not represent the project proposed to be developed, then concerned Major Port Trust can propose to TAMP any other tariff fixed under 2008 Tariff guidelines in any other major Port Trust which is representative enough for that commodity giving detailed and sufficient justification.
- (iii) As rightly stated by KPT, no upfront tariff has been fixed for container handling services/facilities in KPT under the 2008 Guidelines. Clause 2.2 of the 'Revised Guidelines for Determination of Tariff for Projects at Major Ports, 2013' allows Major Port Trust to adopt upfront tariff fixed for the Container terminal at any other Major Port Trust under 2008 guidelines. The KPT has considered the upfront tariff determined for container terminal at JNPT under the 2008 guidelines vide Order No. TAMP/40/2008-JNPT dated 25 February 2009 as the base to propose the Reference Tariff for the mega Container Terminal proposed at KPT. The proposal of KPT complies with Clause 2.2 of the revised guidelines of 2013.
- (iv)
  - (a) The Revised Guidelines of 2013 stipulate that while adopting the Reference tariff, the tariff set under the Tariff Guidelines, 2008 shall be escalated to the extent of 60% of WPI per annum, as provided in the said guidelines for the period between 1st January of the year as prescribed in the relevant tariff order of the Authority under 2008 guidelines and 1st January of the subsequent relevant year when the Reference Tariff for the particular project in question is being notified.
  - (b) The upfront tariff for the JNPT container terminal, which forms the basis for Reference tariff of container terminal at KPT, was notified in March 2009. Para 9.1. of the JNPT Order dated 25 February 2009 specifically states that the base year of Wholesale Price Index (WPI) for indexation in the upfront tariff rates approved in the said Order will be 1 January 2008. Therefore, in the instant case of KPT, the upfront tariff fixed for JNPT container terminal should be indexed with reference to the indexation factor occurring between the year 2008 and the year 2013.
- (v) The KPT has applied the indexation factor of 26.15% on the tariff caps approved for the container terminal at JNPT vide Order dated 25 February 2009. This indexation factor is seen to be in line with the indexation factor communicated by us to all the Major Port Trusts vide our letter No.TAMP/12/2009-Misc dated 2 April 2013, to be applicable for tariff with base WPI as on 1 January 2008. The indexed Reference tariff determined by KPT, is found to be in order.
- (vi) In the upfront tariff schedule of JNPT Order dated 25 February 2009, the general note relating to indexation is not prescribed. However, in the Tariff Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 approving Reference Tariff for container terminal at JNPT, the general note relating to indexation has been prescribed in Reference tariff schedule which is in line with the approach prescribed in the 2013 Guidelines relating to indexation. The KPT has also proposed the general note as prescribed in the Reference Tariff Order of JNPT Container Terminal in its proposed Reference Scale of Rates. Therefore, following General Note in the Reference Tariff Schedule proposed by the KPT in line with the prescription in the Reference Tariff Order of JNPT Container Terminal is approved and incorporated as 'Chapter 4 – General note to Chapter 2 & 3' of the Reference Tariff Schedule.

*"The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2013 and 1 January of the relevant year. Such*

*automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.”*

- (vii) The KPT has proposed the Berth hire charges in two decimals in the Reference Tariff schedule for Container terminal. As stated earlier, the KPT has adopted the upfront tariff as approved for JNPT Container terminal where the berth hire is prescribed in three decimals. Hence, the berth hire charges is corrected and prescribed in three decimals in line with the prescription in JNPT upfront and Reference Tariff Orders for Container terminal.
- (viii) The KPT has proposed some amendments to the definition of the term “Port area” prescribed in the upfront tariff schedule of the JNPT container terminal. The KPT has proposed to define “Port area” means the custom bound area/Port operational Area of the Container Terminal. The definition of “Port area” is prescribed in the upfront tariff Orders for Container terminal at JNPT, NMPT and VPT. In all these cases the term “Port area” is defined as custom bound area/Port operational area of the Port. Even in the Reference Tariff Order recently approved for Container Terminal at JNPT vide Order No.TAMP/29/2013-JNPT dated 13 August 2013 the definition of term “Port area” is retained as prescribed in its upfront tariff schedule. That being so, the definition of the term “Port area” is retained as prescribed in the JNPT upfront tariff Order, JNPT Reference Tariff Order and in line with the prescription in the other upfront tariff Orders relating to Container Terminal.
- (ix) The KPT has proposed to introduce definitions of terms ‘Foreign Container’ and ‘Coastal container’ at Schedule 1.1 – Definitions. The Foreign Container is defined as a Container transported/to be transported by vessel from/to Indian Port to/from Foreign Port. The Coastal Container is defined as a Container transported/to be transported by vessel from/to Indian Port to/from Indian Port. It may be relevant here to mention that definition of terms “Foreign Container” and “Coastal Container” are not prescribed in the upfront tariff Orders of any of the Container Terminal viz. JNPT, NMPT, VPT, CHPT, etc. for which this Authority has passed Order under 2008 guidelines. The definition of these terms are also not prescribed in the existing Scale of Rates of Major Port Trusts or Private Operators operating in Major Ports who are governed under 2005 guidelines. Since the definition of these terms are not prescribed in any of the Container terminals for which tariff is approved by TAMP, it is not possible to include the proposed definition only in the Reference Tariff Order of KPT Container Terminal. Common parlance followed at other Container Terminals/Major Ports is to be followed at the KPT also.
- (x) In Sr. No. 9 of Schedule 3.2 for Dwell time charges for container stored in the port premises, the first slab is prescribed as ‘First 5 days’ and the second slab is prescribed as ‘5-15 days’ by the KPT instead of ‘6-15 days’ prescribed in the JNPT upfront tariff schedule. The second slab is corrected as ‘6-15 days’ in line with the prescription in the upfront tariff schedule of JNPT Container Terminal.

9.1. Subject to above, the Reference Tariff Schedule along with conditionalities governing the Reference Tariff has been modified.

9.2. The modified Reference Tariff Schedule is attached as **Annex - I** and the Performance Standards for the container terminal at Tuna Tekra at KPT as proposed by the KPT is attached as **Annex - II**.

9.3. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the modified Reference Tariff Schedule and the Performance Standards for the container terminal at Tuna Tekra at KPT.

9.4. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by the Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the KPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards approved by this Authority, in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects as agreed by the port.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Extty./143/13]

**Annex - I****KANDLA PORT TRUST****REFERENCE TARIFF SCHEDULE FOR CONTAINER TERMINAL****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“FCL”** means Containers said to contain Full Container Load.
- (iv) **“LCL”** means Containers said to contain Less than full Container Load (Container having cargo of more than one importer/exporter).
- (v) **“Hazardous container”** means a Container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (vi) **“Import container”** means a container discharged from one vessel, stored in container yard and transported out through Road or Train.
- (vii) **“Export container”** means a container arrived by road or Train, stored in container yard and loaded on the assigned vessel.
- (viii) **“Port area”** means the custom bound area / Port operational Area of the Port.
- (ix) **“Normal Container”** shall mean general type containers, not falling under special categories mentioned subsequently.
- (x) **“Reefer Container”** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xi) **“Hazardous Container”** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xii) **“Transshipment Container”** shall mean a container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported through other vessel.
- (xiii) **“Over dimensional Container”** shall mean a container carrying over dimensional cargo beyond the normal size of standard container and needing special devices like slings, shackles, lifting beam etc. They also include damaged containers and other types which require special devices.
- (xiv) **“Shut out Container”** shall mean a container which enters into the port as an export intake for a particular vessel (as indicated by the Vessel Identification Advice Number, i.e. VIA No.) and is not connected to the particular vessel for reasons whatsoever, then the container is termed to be a shutout container.
- (xv) **“Back To Town Container”** shall mean a container entering the port for export but unable to be exported for whatever reason and taken back to town.
- (xvi) **“VIAN”** means Vessel Identification Advice Number.

**1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

- (i) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (ii) The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii) Vessel related charges shall be levied on Shipowners/Steamer Agents.
- (iv) (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b) The container related charges for all Coastal should not exceed 60% of the normal container related charges.
- (c) In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from / to quay to / from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (d) For the purpose of this concession, container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e) The charges for coastal containers / vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (v) Interest on delayed payments / refunds:
- (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the operator shall pay penal interest on delayed refunds.
- (b) The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India (SBI). The penal interest rate will apply to both the operator and the port users equally.
- (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vi) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vii) (a) The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if he so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
- (b) The Operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (viii) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the operator.

## **CHAPTER 2 – VESSEL RELATED CHARGES**

### **2. Schedule of Berth Hire Charges**

S. No.	Description	Rate per GRT per hour or part thereof (₹)	
		Foreign Vessel	Coastal Vessel
1	For Occupying the Berth	1.554	0.932

#### **Notes:**

- (1) Vessels shall be permitted to occupy the berth for 2 hours after completion of cargo operation without attracting Penal berth hire charges.
- (2) All the vessels shall commence cargo operations within 1 hour from the time the ship is brought along side the berth failing which penal berth hire charges shall be levied as prescribed in (4) below.
- (3) Vessels idling the Terminal facilities due to not being ready to work even though the terminal is

ready for its operation shall attract penal berth hire charges as prescribed in Note (4) below. For the purpose of levy of penal berth hire charges, idling shall mean suspension/stoppage for any reason of cargo handling operation continuously for more than two hours.

- (4) Penal berth hire charges shall be levied as follows in addition to berth hire charges beyond 2 hours:

S. No.	Description	Rate Per GRT
1	Upto 6 hrs	₹ 12.62
2	above 6 hours but upto 12 hours	₹ 18.92
3	Above 12 hrs	₹ 37.85

- (5) Penal berth hire charges mentioned above shall not be leviable if the idling of vessel is attributable to the terminal or port or due to adverse tidal conditions or bad weather and rain resulting in stoppage of operation.
- (6) (a) There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signalling its readiness to sail. The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (b) There shall be a "penal berth hire" equal to one day's berth hire charges for a false signal.
- (c) The Master / Agent of the vessel shall signal readiness to fail only in accordance with favourable tidal and weather conditions.
- (d) The time limit of 4 hours prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting period for want of favourable tidal conditions.
- (7) Berth hire charges shall not be levied for the period, when a vessel idles at berth due to breakdown of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the operator.

### **CHAPTER 3 – CHARGES FOR SERVICES RENDERED TO CONTAINERS AND CONTAINERIZED CARGO**

#### **GENERAL TERMS AND CONDITIONS:**

- (i) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.
- (ii) Containers less than and up to 20' will be reckoned as one TEU (Twenty Equivalent Unit) and more than 20' and up to 40' will be reckoned as one FEU (Forty Equivalent Unit) for the purpose of tariff.
- (iii) All charges for containers more than 20' in length and upto 40' in length will be 150 per cent of the applicable charges prescribed.
- (iv) Containers other than that of standard size requiring special devices/slings/handling will be charged twice the applicable rates. Such containers will also include damaged containers and any other type requiring special devices.

#### **3.1. CHARGES FOR HANDLING AND MOVEMENT OF CONTAINERS:**

The following consolidated charges for handling and movement of container shall be payable by the Shipping Lines or Agents of vessels or cargo agents for services rendered in respect of containers and containerised cargo passing through the port.

##### **A. Normal Containers**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52

	vice versa (ICD Container Rail only)				
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

**B. Reefer Containers**

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	3755.04	3032.92	2253.03	1819.75
2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	1877.52	1877.52	1877.52	1877.52
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	577.70	577.70	577.70	577.70

**C. Hazardous Containers**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)	
		Foreign Container	Coastal Container
		Loaded	Loaded
1	From Ship to container yard or vice versa	4694.65	2817.13
2	From Container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	2346.48	2346.48
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake).	722.12	722.12

**D. Transshipment Containers**

S.No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	1 – 3000 TEUs	4332.74	3755.04	2599.64	2253.03
2	3001 – 6000 TEUs	4043.89	3466.20	2426.33	2079.72
3	6001 – 9000 TEUs	3755.04	3177.34	2253.03	1906.40
4	Thereafter.	3466.20	2888.49	2079.72	1733.10

**Notes**

- (1) Rate is based on total TEUs brought by the Shipping Lines or agents in the same financial year.
- (2) A container originally declared as transshipment container, subsequently moved by rail or road will lose its identity as a transshipment container and shall be treated as a normal import container and prescribed charges as applicable shall be payable.

**E. Over Dimensional Cargo Containers**

S. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Container		Coastal Container	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	From Ship to container yard or vice versa	7510.09	6065.83	4506.05	3639.50

2	From container yard to Railway flat or vice versa (ICD Container Rail only)	3755.04	3755.04	3755.04	3755.04
3	From Container yard to Truck or vice versa (direct delivery and export intake)	1155.40	1155.40	1155.40	1155.40

Note: The consolidated charges as above include the following elements, viz. stevedoring, use of Gantry crane, use of transfer crane, wharfage on tare weight of containers, wharfage on containerized cargo, transportation and contribution towards railway infrastructure.

### 3.2. DWELL TIME CHARGES FOR CONTAINER, STORED IN THE PORT PREMISES:

Sl. No.	Particulars	Rate per container per day or part thereof (in ₹)		
		Upto 20' in length	Over 20' to upto 40' in length	Above 40' in length
1	Non-ICD/ CFS Import - loaded			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
2	Non-ICD/ CFS Import - Empty			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
3	Non-ICD/ CFS Export - Loaded			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
4	Non-ICD/ CFS Export - Empty			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	33273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44

	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
5	CFS Import loaded - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
6	CFS Import empty - moved by road			
	First 2 days	Free	Free	Free
	3-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
7	CFS Export loaded - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
8	CFS Export empty - moved by road			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4-6 days	459.19	918.37	1377.56
	7-9 days	546.23	1092.46	1638.69
	10-12 days	649.67	1299.35	1949.02
	13-15 days	772.04	1544.08	2316.11
	16-18 days	917.11	1834.22	2751.33
	19-22 days	1091.20	2182.40	3273.59
	23-26 days	1298.08	2596.17	3894.25
	27-30 days	1542.81	3085.63	4628.44
	Thereafter	1835.48	3670.97	5506.45
9	ICD Import and Export loaded or empty - moved by rail			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6-15 days	917.11	1834.22	2751.33
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
10	Transshipment - Loaded			
	First 15 days	Free	Free	Free
	16-30 days	1835.48	3670.97	5506.45
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90
11	Transshipment - Empty			
	First 7 days	Free	Free	Free



	8-15 days	1091.20	2182.40	3273.59
	Thereafter	3670.97	7341.93	11012.90

Notes:

- (1) The total storage period for a container shall be reckoned from the day following the day of landing upto the day of shipment/delivery/date of removal of the container and includes Sundays and Holidays but excludes Custom notified holidays and port non working days.
- (2) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch locally or to the container freight station for destuffing/stuffing shall loose the concessional dwell time as prescribed in Item (4) above. Dwell time charges for such containers shall be recovered at par with import containers as prescribed in item no. 1 or 2 as applicable.
- (3) Transshipment containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD shall be treated as other ICD containers for the purpose of levy of Dwell time charges fees and shall be charged at the rates in item (4) above. In such cases additional shifting charge will be applicable for movement of container to container yard to ICD yard.
- (4) A container from foreign port landing at the container terminal for subsequent transshipment to an Indian Port on a coastal voyage or vice versa would be charged at 50% of the transshipment charges prescribed for foreign going vessels and 50% of that prescribed for coastal category.
- (5) Normal import containers subsequently changing the mode of dispatch by rail to ICD will enjoy the free period applicable to normal import container only. In such cases additional shifting charges will be applicable for movement of container from container yard to ICD yard.
- (6) The total storage period for a shutout container shall be calculated from the day following the day when the container has become shutout till the day of Shipment/ delivery.
- (7) Over high and over dimensional containers shall attract thrice the normal applicable charges.
- (8) Hazardous containers shall attract 1.25 times the normal applicable charges.
- (9) In case of stuffing the containers inside the port, the dwell time charges will be applicable as follows:
  - (i). Prior to stuffing, dwell time charges as applicable to empty containers will be charged.
  - (ii). Free period and dwell time charges as applicable to loaded export containers will be charged from the day following the day of completion of stuffing and intimation to Port.
- (10) In the case of auction containers, after the auction is over, the empty containers will attract the dwell time charges as empty containers from the following day the destuffing is completed.
- (11) The storage charges shall not accrue for the period during which the Terminal is not in a position to deliver containers for reasons attributable to it when requested by the user.
- (12) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following:
  - (i) The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii) If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a) the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b) the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
  - (iii) The container Agent / MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all the necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing of cargo.
  - (iv) Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

**3.3 CHARGES FOR MISCELLANEOUS SERVICES RENDERED TO THE CONTAINER VESSELS:****Reefer Monitoring and Connection**

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel (in ₹)	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Additional charges per 4 hours or part thereof for electricity consumption and monitoring of reefer containers	281.66	281.66	281.66	281.66

Note:

Additional electricity charge at the prescribed rates will be applicable in case of Reefer Containers also

**A. Other Services Rendered**

Sl. No.	Description	Rate Per TEU (In ₹)			
		Foreign Going Vessel		Coastal Vessel	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
1	Shifting of containers from one yard to another yard within the terminal for customs inspection or any other purpose and subsequent loading of containers for delivery.	2432.46	2432.46	2432.46	2432.46
2	Additional service charges for stacking containers in designated yard for custom examination or for any other purpose by prior arrangement.	286.10	286.10	286.10	286.10

**B. Opening of Hatch Cover and Replacing it**

Sl. No.	Description	Rate per Hatch Cover (in ₹)	
		Foreign Going Vessels	Coastal Vessels
1	When placing it on the Quay	4225.48	2535.29
2	Without placing it on the Quay	1689.94	1013.97

Note : If only one operation is carried out, half of the hatch cover handling charges as above shall be levied.

**One Hatch to Another Hatch or within the Same Hatch**

Sl. No.	Description	Rate per TEU (in ₹)			
		Foreign Going Vessels		Coastal Vessels	
		Loaded	Empty	Loaded	Empty
(a)	Hatch to hatch shifting (involving 1 move only)	1408.30	1408.30	844.98	844.98
(b)	Other than (a) mentioned above	5633.77	5633.77	3380.26	3380.26

**4. GENERAL NOTE TO CHAPTER- 2 AND 3:**

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January, 2013 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

**Annex – II****PERFORMANCE STANDARDS**

<b>Sr.No.</b>	<b>Performance Standard</b>	
<b>1.</b>	<b>Gross Berth Output</b>	25 Moves / Crane / hour
<b>2.</b>	<b>Transit Storage Dwell Time for Containers</b>	
	Import	2 Days
	Export	4 Days
<b>3.</b>	<b>Turnaround Time for receipt / delivery operation</b>	
	Trailer for Containers (Single operation)	2 hours
	Trailer for Containers (Double operation)	4 hours
	Rake for ICD Containers (Single operation)	6 hours
	Rake for ICD Containers (Double operation)	12 hours